

AUTOMOBILKLUB POLSKI ODDZIAŁ WIELKOPOLSKI

KOMUNIKAT TECHNICZNY

1948 Wrzesień Nr 3

Redaguje: Komitet Redakcyjny A. P. Oddział Wlkp. Poznań

Każdy Automobilista członkiem A. P.

Na 25-cio lecie
Oddziału Wielkopolskiego Automobilklubu Polski w Poznaniu

W dniu 20 listopada rb. przypada jubileusz ćwierćwiecza działalności Oddziału Wielkopolskiego Automobilklubu Polski.

Nazwa tutejszego Automobilklubu brzmiała: „AUTOMOBILKLUB WIELKOPOLSKI". Obszar działania Klubu obejmował Województwo Poznańskie z siedzibą władz w Poznaniu. Klub posiadał trzy delegatury: w Ostrowie Wlkp., Lesznie i Krotoszynie.

Do roku 1939 Klub przechodził trzy fazy rozwoju. Pierwsze pięć lat istnienia charakteryzował duży rozwój Klubu, po czym nastąpił upadek rozwoju i następnie stopniowe dźwiganie się Klubu, by przed wojną wejść ponownie w fazę jego wielkiego rozwoju. Wojna 1939 roku stanęła jednak temu na przeszkodzie.

Nazwa Klubu została zmieniona w r. 1946 na ODDZIAŁ WIELKOPOLSKI AUTOMOBILKLUBU POLSKI. Powodem tego było, że po wojnie, z chwilą powstania w Stolicy AUTOMOBILKLUBU POLSKI, zgodnie ze statutem, który obowiązywał na całym terenie Rzeczypospolitej, powstające lub wznawiające swą działalność Automobilkluby w większych ośrodkach stają się Oddziałami, wzgl. delegaturami Automobilklubu Polski w Warszawie. Nazwa Oddziału pochodzi przeważnie od miasta wojewódzkiego, w którym znajduje się Zarząd danego Oddziału, a więc Lubelski, Wrocławski, Szczeciński it. My zatrzymaliśmy zgodnie z uchwałą Zarządu Głównego A. P., naszą starą nazwę „WIELKOPOLSKI", (a nie Poznański).

Jesteśmy trzecim z kolei najstarszym klubem Automobilowym w Polsce. Wyprzedzają nas: najstarszy Oddział Warszawski, następnie Krakowski. Oddział Wielkopolski (Automobilklub Wielkopolski) posiada piękne tradycje, których nie można zapomnieć i pominąć.

Naczelnym hasłem Klubu było zawsze i pozostało: „MOTORYZACJA KRAJU" przez udostępnienie szerokiemu ogółowi samochodu i wpojenie w społeczeństwo, że samochód nie jest luksusem. Ilość kandydatów na kierowców pojazdów mechanicznych stale wzrasta, w r. 1939 przybrała formę masową, a i obecnie coraz więcej chętnych garnie się do kierownicy i przeszkolenia.

W dniu 25-cio lecia zostanie wydana specjalna broszura, w której zostanie podany zarys historii „Automobilklubu Wielkopolski". Każdy z członków Oddziału Wielkopolskiego Automobilklubu Polski broszurę tę otrzyma.

JAN ANTCZAK
Prezes Zarządu O. W. A. P.

Cele i zadania sportu samochodowego

Jaką korzyść przynoszą wyścigi samochodowe?

To zagadnienie niejednokrotnie poruszane przez fachowe pisma samochodowe różnych krajów wywoływało zawsze ożywione dyskusje.

Historia rozwoju techniki samochodowej daje potwierdzenie odpowiedzi na to pytanie.

W celu wybrania najlepszych typów samochodów lub poszczególnych jego zespołów, już od czasu ukazania się pierwszych samochodów wynikała konieczność opracowania porównawczych metod oceny cech różnorakich konstrukcyj samochodowych.

W pierwszym etapie rozwoju automobilizmu, jedynym środkiem dla uzyskania danych porównawczych były zawody. Zawody samochodowe dawały obszerny materiał do poznawania podstawowych cech samochodu, a w szczególności jego cech dynamicznych. Mimo stworzenia późniejszych metod eksperymentalnego badania cech samochodu w warunkach laboratoryjnych, wyścigi samochodowe przetrwały do dnia dzisiejszego. Ważność wyścigów samochodowych jako metody prób i badań w czasie pracy samochodu znajduje swe uzasadnienie w tym, że wszystkie poddawane próbie mechanizmy samochodu powinny pracować w warunkach maksymalnego wysiłku, dając możność wykrycia wrażliwych i słabych miejsc w krótkim czasie. Wiele konstrukcyjnych defektów, dla wykrycia których trzeba by lat normalnej eksploatacji samochodu, wykryte zostają w czasie wyścigów zaledwie w ciągu niewielu godzin. Sportowi samochodowemu mamy do zawdzięczenia, że w budowie samochodu następowały zmiany konstrukcyjne i ulepszenia. Samochód wyścigowy stawał się prawie zawsze wyrazem postępu techniki i dyktował dalsze i ciągłe zmiany i ulepszenia w zwykłych samochodach użytkowych. Jeśli porównać właściwości techniczne samochodów współczesnych z samochodem wyścigowym z lat 1910—1914, łatwo można się przekonać o ich zbliżonych właściwościach technicznych. Jako przykład możnaby podać chociażby ilość obrotów, podwyższony stosunek sprężania lub zmniejszenie wagi poszczególnych części silnika osiągnięte w dzisiejszych czasach. Wszystkie te osiągnięcia wywierają wpływ na cechy budowy samochodu, powiększając jego szybkość. Patrząc oczyma automobilisty z r. 1914, w naszych współczesnych użytkowych samochodach znaleźlibyśmy cechy samochodów z minionego okresu, a we współczesnych samochodach wyścigowych doszukać się możemy konstrukcyjnych cech normalnych użytkowych samochodów niedalekiej przyszłości.

Problem transportu samochodowego nie zostaje rozwiązany wyłącznie ulepszeniami w mechanizmach samochodu. Racjonalna i dobrze rozwijająca się eksploatacja samochodu jako środka transportu, wymaga posiadania dobrze rozwiniętej sieci dróg. W ten sposób powstały autostrady, odróżniające się od dróg zwykłych brakiem skrzyżowań, ostrych zakrętów, wzniesień i spadów oraz ruchu z kierunku przeciwnego oraz wszelkiego rodzaju przeszkód wywierających wpływ na szybkość samochodu. Dzięki tym właściwościom, na autostradach rozwijane być mogą przez samochody znaczne szybkości. Jednak eksploatacja normalnych samochodów na autostradach wykazała cały szereg braków konstrukcyjnych wynikających z pracy pojazdu na dużych szybkościach. Stwierdzono w szczególności zbyt małe cechy wytrzymałościowe niektórych części, a wskutek mało aerodynamicznych kształtów nieekonomiczność samochodu nieprzystosowanego do tego rodzaju użytkowania. Posiadanie samochodu dla autostrady, samochodu przystosowanego do długotrwałej pracy na dużych szybkościach stało się koniecznością. I właśnie dla skonstruowania szybkich samochodów dla autostrad wykorzystano wieloletnie doświadczenie uzyskane w pracy samochodów wyścigowych, pracujących w podobnych warunkach eksploatacyjnych.

Sport samochodowy winien utrzymywać ścisłą łączność z przemysłem samochodowym i tylko dzięki tej ścisłej łączności uzyskano dodatni wpływ wyścigów samochod. na rozwój konstrukcyjny samochodu. Wszystkie samochody, które uzyskały sukcesy w wielkich międzynarodowych wyścigach były zaprojektowane, zbudowane i przygotowane do wyścigów przez fabryki samochodowe stojące na wysokim poziomie technicznym i posiadające duże doświadczenie. Projektowanie samochodu wyścigowego dokonuje się w przewidywaniu zwycięstwa nad wszystkimi konkurentami w wyścigach, jest zadaniem bardzo odpowiedzialnym i wymaga wzięcia pod uwagę wszystkich osiągnięć rozwoju techniki. Systematyczna praca specjalistów od szybkobieżnych wyścigowych samochodów, przy uzgodnionej współpracy działów eksperymentalnych i produkcyjnych samochodowych fabryk, znajduje swój wynik w produkcji samochodu standartowego i w podniesieniu jego zalet eksploatacyjnych. Doświadczenia uzyskane w ten sposób w pracy samochodów wyścigowych stają się zdobyczą szerokich mas automobilistów.

Byłoby błędem twierdzić, że wpływ na postęp i rozwój techniki samochodowej byłby jedynym usprawiedliwieniem wyścigów samochodowych. Każde dobrze zorganizowane wyścigi, w których biorą udział doskonale technicznie przygotowani zawodnicy mają ogromne znaczenie propagandowe i stanowią pociągające widowisko. Zagranicą, międzynarodowe wyścigi samochodowe gromadzą dziesiątki, a czasami setki tysięcy widzów. Zjawisko to staje się coraz bardziej powszechne i u nas, jednak w skromniejszych rozmiarach i o innym nieco znaczeniu, w organizowanych wyścigach ulicznych. Wyścigi samochodowe rozbudzają w widzach zainteresowanie do spraw rozwoju techniki samochodowej i pragnienie rozszerzenia lub uzyskania specjalnych wiadomości w dziedzinie motoryzacji.

We wszystkich krajach, gdzie sport samochodowy jest kultywowany istnieje cały szereg klubów automobilowych jednoczących dziesiątki tysięcy automobilistów amatorów. Wyścigi samochodowe organizowane przez różne kluby przy-

ciągają dużo uczestników, lecz nie mają takiego znaczenia, z punktu widzenia technicznego, jak wyścigi zawodowców. Tym nie mniej, amatorski sport samochodowy ma wielkie znaczenie z punktu widzenia obronności kraju, przygotowując kadry wykwalifikowanych kierowców. Osiągnięcie wyników w zawodach samochodowych uwarunkowane jest posiadaniem znajomości techniki samochodowej. Samochód jest mechanizmem dość skomplikowanym. To też, automobilista pragnący uzyskać rezultaty w zawodach sportowych, powinien stale rozszerzać swój techniczny światopogląd. I właśnie w tym jest wartość amatorskiego sportu samochodowego, że przyczynia się do rozszerzania i pogłębiania wiadomości technicznych w szerokich masach ludności. **K. R.**

Alkohol i kierowca

Dwa ciekawe i bardzo charakterystyczne zestawienia cyfrowe może uczynić czytelnik Nr 6 Motoryzacji z czerwca br.

Otóż na str. 171, w artykule kpt. Edwarda Jaśko, na samym wstępie znajdujemy wiadomość, że w czasie od 1 lutego 1945 do 30 września 1946, w Polsce zginęło w katastrofach samochodowych około 30.000 osób. Mniej więcej w tym samym czasie, w Stanach Zjednoczonych zginęło w wypadkach samochodowych 33.500 osób, o czym dowiadujemy się z tegoż samego Nr. Motoryzacji na str. 185 w dziale wiadomości ze świata. Sprawozdawca tej wzmianki nazwał ilość tę „zastraszającą".

Zastanówmy się nad obiema cyframi i porównajmy stan ilościowy pojazdów mech. kursujących u nas i w Stanach Zjednoczonych, oraz stan ludności w Polsce i w St. Zjedn. Przekonamy się, że stosunek ten jest tak rażący, że skoro ilość wypadków śmiertelnych w St. Zjedn. jest według słów sprawozdawcy zastraszająca, to prawie ta sama liczba wypadków w Polsce urasta do rozmiarów klęski społecznej.

Sprawy te niejednokrotnie wentylowane przez prasę codzienną, zmuszają do zastanowienia się, do poszukiwań zła i jego tępienia.

Otóż w N-rze 9 Motoryzacji, mgr E. Olechnowicz w bardzo ciekawym i wszechstronnie naświetlającym zagadnienie artykule pt. „Nowe zasady walki z pijaństwem", z całą słusznością podkreśla, że ogromna ilość nieszczęśliwych wypadków samochodowych na drogach, powodowana jest okolicznością, że kierowcy nie byli trzeźwi. Twierdzenie takie nie jest gołosłowne. Wystarczy spojrzeć na statystykę wypadków pojazdów mechanicznych posiadaną przez Oddział Ruchu Drogowego Poznańskiego Wydziału Komunikacyjnego, opartą na zestawieniach organów M. O., by się przekonać, że w r. 1947 na 612 wypadków, tak zwany „stan nietrzeźwy" kierowcy był przyczyną 159 wypadków, a w pierwszym półroczu 1948 roku, na ogólną ilość 158 wypadków, na „stan nietrzeźwy" przypada 28.

Cyfry te mówią same za siebie i nie wymagają komentarzy. Bije z nich lekkomyślność kierowców, brak poczucia pełnej odpowiedzialności, lekceważenie niebezpieczeństwa i tak charakterystyczne dla czasów powojennych lekceważenie życia ludzkiego.

Świadczy to o tym, że kierowcy ni ezdają sobie zupełnie sprawy z działania alkoholu spożytego przed jazdą, lub w czasie przerwy w jeździe. Picie przez kierowców stało się jakby zawodowym obowiązkiem każdego. Zapewne w związku z tym stacje i przystanki autobusów P. K. S. czy też innych linii komunikacyjnych, z reguły znajdują się przed restauracjami, a niejednokrotnie, siedziby lub co najmniej miejsca zebrań Związków lub różnych klubów motorowych, jeżeli nie w samej restauracji, to w każdym razie w najbliższym jej sąsiedztwie. Młodzi adepci sztuki samochodowej, każde szczęśliwe przebrnięcie przez egzamin na kierowcę kończą przy bufecie, by w ten sposób zadokumentować, że stali się prawdziwymi kierowcami.

Picie przed jazdą i w czasie jazdy traktuje się z dobrotliwą pobłażliwością, z uśmiechem wyrozumiałości i zrozumieniem potrzeby „spragnionego". Zwolennik picia, tłumaczyć będzie o konieczności podtrzymania zmęczonego organizmu, wmawiając w siebie i innych, że „jeden" nie zaszkodzi, a jeśli nawet i więcej niż jeden — to przecież każdy zna swoją miarę. I nic dziwnego, bo przecież wyjątkiem będzie taki pijak, który z uporem nie będzie twierdził i przekonywał, że jest zupełnie trzeźwy. W większości wypadków, każdy słaniający się już na nogach, w swoim własnym przekonaniu jest najtrzeźwiejszy, co usiłuje wmówić otoczeniu wyczyniając próby „chodzenia po jednej desce" itp. A jeśli taki dorwie się do kierownicy, to rezultat wiadomy.

Niestety, nie wszyscy jeszcze kierowcy orientują się w skutkach działania chociażby jednego wypitego kieliszka wódki, — a przede wszystkim nie wiedzą i ze śmiechem odrzucają naukowe twierdzenia, że nawet ten jeden kieliszek wódki wypity przed jazdą, opóźnia reakcję, obiża spostrzegawczość oraz zmniejsza świadomość niebezpieczeństwa, powiększając w znacznym stopniu skłonność do brawurowania.

Gdyby opracowano specjalne testy do badań psychotechnicznych kierowców i dano je do wykonania kierowcy przed, a następnie po jednym głębszym, każdy miałby możność przekonania się o różnicy wyników przeprowadzonych prób.

To też do czasu, dopóki nie nastąpi ogólne zrozumienie wśród kierowców i wykorzenianie zła wśród samych siebie, Państwo zmuszone było przyjść tym niedowiarkom z pomocą i wydać ustawę, która od dnia 22. 8. br. weszła w życie (Dz. U. R. P. Nr 27 poz. 186) a która w § 53 ust. 2 wyraźnie **zabrania** kierowcy w czasie prowadzenia pojazdu mechanicznego lub w czasie postoju okolicznościowego **używać lub znajdować się w stanie wskazującym użycie alkoholu lub innych podobnie działających środków**.

W wyniku tej ustawy, dla stwierdzenia jej przekroczenia, wystarczy „chuchnięcie" oparami

alkoholu w obliczе milicjanta, by kierowca został doprowadzony do posterunku M. O. celem spisania protokółu, sporządzenia doniesienia i zatrzymania prawa jazdy. Żadne badania krwi „na alkohol", lub też inne naukowe sposoby badania „stanu nietrzeźwego" nie są już więcej niezbędne dla stwierdzenia przekroczenia zakazu i powodowania następstw.

Należy przypuszczać, że od czasu zapoznania się z tą ustawą kierowcy zaczną stronić od kieliszka, co znów znajdzie swój wyraz w powiększeniu stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. **K. R.**

Turystyka samochodowa

Człowiek nowoczesny kocha pracę i ceni czas. Żyje intensywniej, żyje szybciej, aniżeli żył człowiek w czasach dawnych, choćby przed 50-ciu laty. Postęp techniczny, zwłaszcza rozwój środków komunikacji podniosły sprawność człowieka, przyspieszyły wymianę gospodarczą, rozszerzyły horyzonty, skróciły odległości.

To zintensywnienie życia ludzkiego pociąga za sobą konieczność szukania odprężenia możliwie jak najczęściej, aby wypompowany pracą organizm, wrócił do formy i mógł dalej normalnie pracować.

Różne środki służą temu celowi, kino, teatr, koncerty, wczasy, podróże. Zagadnieniom tym państwo nowoczesne poświęca dużą uwagi, wiedząc o tym, że sprawność i wydajność pracy, której tak bardzo nam potrzeba, zależy również w dużej mierze od rozrywek dostarczanych człowiekowi.

Znane są fakty chorób, wynikających z jednostajności trybu życia, z obracania się zawsze w tym samym kieracie pracy i kręgu znajomych, w tym samym otoczeniu. Wyrwanie z tego otoczenia i wejście w inne bez stosowania lekarstw przynosi nieraz wprost cudowne rezultaty.

Kierowca lub posiadacz samochodu, względnie mający możność korzystania z niego to człowiek pracy. Dziś u nas bowiem mało jest takich ludzi, którzy samochód posiadają jako przedmiot zbytku, tylko i wyłącznie dla przyjemności wydawania nań pieniędzy, dziś samochód jest przede wszystkim narzędziem pracy. A może on być równocześnie narzędziem rozrywki, przyjemności, o ile korzystający z niej wie o turystyce — włóczędze samochodowej i umie cenić piękno.

Piękno natury jest jednym z celów, z którym styka się zawsze ten, który umie patrzeć na otoczenie — czy to będą góry, czy przesmyk między jeziorami, czy las stromą ścianą spadający do leżącej u jego stóp drogi, czy pola z falującymi różnymi gatunkami zbóż, czy łąki kwietne.

Innym z celów turystyki, to piękno przeszłości — stare, kręte w miastach uliczki z zabytkowymi domami, architektura i wnętrze kościołów, starodawne grodziska i inne pomniki przeszłości.

Turyście na samochodzie stosunkowo łatwo zwiedzić te obiekty, wystarczy, gdy weźmie do ręki przewodnik Na łono natury wybrać się może zawsze wtedy, kiedy czuje, że potrzebne mu jest odprężenie po wyczerpującej pracy. Nie potrzebuje się liczyć z rozkładem pociągów lub autobusów, jedzie wtedy, kiedy ma ochotę i choć trochę czasu, najważniejsze, że samochód jest w stanie zdatnym do jazdy.

Wielkopolska, choć nie jest krainą bogatą w zabytki i krajobrazy górskie, posiada jednak cały szereg rzeczy, godnych widzenia. Przykładowo wymienimy tu lasy puszczykowskie, jezioro góreckie, Zaniemyśl z 3-ma jeziorami i pięknymi lasami, Międzychód i okolice Sierakowa, Baszkowo w powiecie leszczyńskim, Łagów sulęciński, jeziora i lasy, zabytki w Gnieźnie, Lednogórze, kościoły w Trzemesznie i Mogilnie, wykopaliska w Biskupinie oraz szereg jeszcze innych obiektów, nie mówiąc o zabytkach samego miasta Poznania.

A jeżeli kogoś stać na jazdy dalsze poza obręb województwa, niech pamięta o najbliższym nam Dolnym Śląsku z różnorodnymi trasami wycieczkowymi, pięknymi drogami, lasami, uzdrowiskami i pamiątkami dawnej polskiej przeszłości. Niech również pamięta o morzu i Pomorzu Zachodnim, o przepięknej trasie z Wałcza do Połczyna Zdroju przez Czaplinek.

Cudna jest wóczęga samochodowa czy w pojedynkę, czy w grupie, w miłym i zgranym towarzystwie klubowym.

J. W.

Referaty w październiku b. r.

Staraniem Automobilklubu Oddz. Wielkopolski, w październiku zostaną wygłoszone następujące referaty.

5. X. **Sąd idzie, proszę wstać** — wygłosi kol. mec. Smoliński Bogdan w lokalu A. P. przy ul. Zeylanda 9 m. 4.

12. X. **Oszczędzamy materiały pędne** — wygłosi kol Spychała Władysław w lokalu Szkoły Samochodowej „Autoster" przy ul. Mickiewicza 36. Pogadanka połączona będzie z pokazami przy pracującym silniku samochodu ustawionego w sali wykładowej Szkoły.

19. X. **Zalety ruchu bezsygnałowego** — wygłosi kol. mgr Wojciechowski Józef w lokalu A. P.

26. X. **Najnowsze zdobycze techniki samochodowej** — wygłosi kol. inż. de Meser Zbigniew w lokalu A. P.

Początek każdorazowo o godz. 18-ej. Prosimy o punktualne i liczne przybycie. Wprowadzeni przez członków goście mile widziani.

Nie wątpimy, że tym razem ciekawe te referaty zgromadzą poważną liczbę słuchaczów.

Czcionkami Drukarni Wydawniczej, Poznań, ul. Strzałowa 2 a — K - 55190